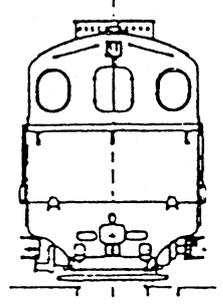


Die Brohltalbahn

Mitteilungen der Interessengemeinschaft
BrohltalSchmalspureisenbahn e.V.

19. Jahrgang
IV / 2006



100 Jahre 11sm



Am 30.10.2006 hat unsere Mallet-Dampflokomotive 11sm Geburtstag. Sie wird 100 Jahre jung! So, wie sie hier vor einem Leergüterzug aus Brohl dampft, sehen wir ihre Zukunft. Die einzige verbliebene Dampflokomotive der Brohltalbahn und eine der wenigen erhaltenen in der Mallet-Version, soll wieder betriebsfähig werden und Personenzüge durch das Brohltal ziehen. Bis das soweit ist, muss noch reichlich gespendet werden.

IMPRESSUM:**Herausgeber:**

Interessengemeinschaft Brohltal-Schmalspureisenbahn e.V.
Sitz: Brohl-Lützing/Rhein
Geschäftsstelle: Kapellenstraße 12 · 56651 Niederzissen
Tel. (02636) 8 03 03 · Fax (02636) 8 01 46
Internet-Adresse: www.vulkanexpress.de
email: buero@vulkan-express.de

Verantwortliche Redakteure:

Karsten Friedrichs · Kastanienweg 39
53604 Bad Honnef · Tel. (02224) 4793
email: friedrichs@vulkan-express.de
Ortwin Wildeman · Am Kumpel 20 · 53127 Bonn
Tel. (0228) 28 30 42 · Fax. (0228) 29 90 82
email: pressoeff.vulkan-express@tonline.de

Satz, Layout und Bearbeitung:

Paul Barfuhs, Köln; Karsten Friedrichs, Bad Honnef;
Ortwin Wildeman, Bonn

An dieser Ausgabe haben mitgearbeitet:

Michael	Baaden,	Ransbach-Baumbach
Tobias	Baaden,	Ransbach-Baumbach
Hans	Ulrich	Büchting, Swisttal
Michael	Haubner,	Koblenz
Stephan	Käufer,	Bonn
Stefan	Raab,	Weißenthurm
Manfred Theisen, Plaidt		

Mitgliederbeiträge: (seit 01.01.2002)

45,- € Einzelpersonen
20,- € Schüler/Studenten/Jugendliche
70,- € Familien

Konten der IBS:

Kreissparkasse Ahrweiler (BLZ 577 513 10)
Beiträge: Kto.Nr.: 413 195
Spenden: Kto.Nr.: 518 548

Satzherstellung und Druckabwicklung:

typeservice – von der Idee zum Druck
Tel. 0221 / 3 56 71 27 · Fax 0221 / 3 56 71 28

Erscheinungsweise:

„Die Brohltalbahn“ erscheint vierteljährlich.

Redaktionsschluß:

Redaktionsschluß zu diesem Heft war der 31.07.2006.
Die nächste Ausgabe „Die Brohltalbahn“ soll Anfang
Januar 2007 erscheinen. Redaktionsschluß für „Die
Brohltalbahn“ I/2007 ist der 31. Oktober 2006.

Berichte: bitte als Word-Dokument (.doc oder .txt) ohne
Zeilenwechsel. Fotos: Format 10 x 15 cm glänzend
bzw. Digital-Fotos (hohe Auflösung, .jpg) per Email, mit
Anschrift des Autors) bis zum Redaktionsschluß an
die Redaktion erbeten.

Titelfoto: Theodor Horn (14.08.1965 am Dickberg
in Brohl)

INHALT:

Impressum	2
Neue Werkzeugmaschinen	3
Fahrgastzahlen erstes Halbjahr 2006	3
Wandervorschlag mit der Brohltalbahn	4
Ein Tag im Service bei der Brohltalbahn	5-7
Damals (oder auch heute?)	7
Die Dampflokomotive 11 sm der Brohltalbahn	8-9
Abdichtung Tönissteiner Viadukt	9
Vor zwanzig Jahren	10-11
Bericht des Schatzmeisters	11
1110 Tonnen am Haken	11-12
In den Häfen am Mittelrhein	12
Militärzüge mit der Brohltalbahn?	13
Rollwagenverkehr auf der Brohltalbahn	13
Lok „INGE“ und ihre Verwandten	14-15
Nachrufe Dieter Schmitz und Werner Ringelmann	16

Die in den Artikeln aufgezeigten Meinungen und
Ansichten der Autoren entsprechen nicht unbedingt denjenigen
der Redaktion bzw. des IBSVorstandes.

Die Wahl der Rechtschreibmethode bleibt dem
jeweiligen Verfasser überlassen.

Termine 2006/2007**07. und****14.10. Gambrinus-Fahrten:**

Abfahrt 14:10 ab Brohl nach Engeln. Nach
Rückkunft in Brohl im Lokschuppen deftiges
Spanferkelessen mit Freibier vom Fass und
musikalischer Unterhaltung bis Mitternacht.

28. und**29.10. Almabtrieb am Bahnhof Engeln:**

Um 19:00 Uhr ab Brohl Abendfahrt zum
rustikalen Buffet im Bahnhof Engeln mit
Live-Musik und Tanz. Rückkunft in Brohl
ca. 01:30Uhr.

12.11. Martinsfahrt:

Abfahrt 9:30 Uhr ab Brohl nach Engeln. Im
Bahnhof Engeln traditionelles Martinsessen.
Rückkunft in Brohl um 17:45 Uhr.

06.12. und an jedem Adventswochenende

(außer am 23. und 24.12.)

Nikolausfahrten: Fahrtdauer ca. 2 Std. von
Brohl nach Oberzissen.

26.12. Weihnachtsfahrt:

Abfahrt 11:30 Uhr ab Brohl, Weihnachts-
ausflug mit dem Weihnachtsmann nach Eng-
eln und zurück. Rückkunft in Brohl ca.
17:00 Uhr.

31.12. Silvesterfahrt:

Abfahrt 10:15 Uhr ab Brohl, Jahresausklang
auf der Brohltalbahn. Rückkunft in Brohl
ca. 16:00 Uhr.

Neue Werkzeugmaschinen

Kurzfristig konnten im April 2006 bei der Auflösung des ehemaligen DB-Auslieferungswerks Limburg überzählige gebrauchte Maschinen übernommen werden.

1 Hebebockanlage mit 4 Winden je 16 t der Fa. GEDI, Wuppertal

1 Leit- und Zugspindeldrehmaschine mit Zubehör

1 Metallbandsäge

1 Universal-Konsolfräsmaschine

Die Maschinen waren schnellstens in Limburg abzubauen, zu verladen und nach Brohl in unsere Werkstatt zu transportieren. Am 24. April 2006 konnten die Teile in Limburg abgeholt werden und sind inzwischen in der Werkstatt aufgestellt.

Michael Haubner



Der Gleisanschluss macht es möglich: Die Drehbank fährt mit dem KlV direkt vor die Werkstatt.
Foto: M. Haubner



Auch die Fräsmaschine hat schon einen Platz in der Werkstatt gefunden.
Foto: K. Friedrichs



Mit der zweiten Drehbank (rechts) ist die mechanische Werkstatt jetzt gut ausgerüstet.

Foto: K. Friedrichs

Fahrgastzahlen erstes Halbjahr 2006

Der Vorsitzende hat es mit dem Anschreiben zum letzten Heft bereits angedeutet. Die Fahrgastzahlen des ersten Halbjahres 2006 sind drastisch eingebrochen.

Rund 4.800 Beförderungen weniger (= 22 %) sind zu verzeichnen. Die Winterfahrten liefen bereits 1/3 schlechter. Das kalte Frühjahr sowie regnerisches Wetter besorgten uns im April und Mai einen schlechten Saisonanstieg. Und der Fußball führte dann im Juni zu desolaten Zahlen. Obwohl das Wetter an fast allen Wochenenden schön war, fuhrten wir an manchen Tagen Kurzzüge mit nur zwei Wagen.

In weiser Voraussicht hatten wir bereits im Winter und Frühjahr für eine deutliche Werbung für den Vulkan-Express Sorge getragen. So viele Anzeigen im Großraum Mittelrhein/Eifel/Westerwald/Niederrhein hatten wir bisher noch nicht geschaltet. Auch wenn einige sehr positive Einzelresonanzen zu verzeichnen waren (z. B. ein Holländer liest im Wäller-Boten in Herborn vom Vulkan-Express, demnächst kommt eine ganze Gruppe aus Holland).

Für das Frühjahr hat die Werbung wohl wenig gebracht. In anderen

Jahren war der Juni der zweitstärkste Monat. An Samstagen im September sind wir an viel mehr Fahrgästen nicht unbedingt interessiert, weil es dann eh übervoll ist. Und das gibt keinen guten Leumund von uns ab.

Es müssen im nächsten Jahr alle Anstrengungen unternommen werden, den Vulkan-Express frühzeitig bekannt zu machen, sei es durch Allgemeinreklame oder bessere Prospektverteilung. Das erste Halbjahr entscheidet viel über unseren Erfolg. Nächstes Jahr am 25.03. wird die Tourismus-Einrichtung Vulkan-Express 30 Jahre alt.

Was wir natürlich sehen müssen, ist, dass bei anderen Freizeiteinrichtungen sowie der Gastronomie es ebenfalls zu Umsatzeinbrüchen von bis zu 30% gekommen ist. Die Personenschiffahrt hat gleichfalls wie wir zu kämpfen. Wie oft hat der Autor den Spruch vernehmen müssen: hoffentlich ist der Fußball oder das kalte Wetter bald vorbei.

Tun wir alle etwas dafür, dass es im 2. Halbjahr deutlich besser wird. Warten wir aber bitte nicht auf die Anderen, wir sind selbst die Anderen, die es machen müssen.

Michael Baaden



Wandervorschlag mit der Brohltalbahn: Vulkantour „Rund um Olbrück“

Mit dem Vulkan-Expreß starten wir um 09.30 in Brohl am Rhein. Bis Oberzissen verweilen wir im Zug und bereiten uns auf die vor uns liegende 14 km lange Landschaftstour durch den Vulkanpark Brohltal/Laacher See vor.

Zunächst überqueren wir am Bahnhof Oberzissen den Bahnübergang und nutzen den ansteigenden Weg Oz 1 nach Norden. Unterhalb des Margarethenhofes wenden wir uns nach links. Durch die Feldflur gelangen wir in einen niederen Buschwald, der an der Ortsgrenze zu Niederdürenbach endet. Geradeaus weiter durch das Neubaugebiet erkennt man immer schöner die Vulkanlandschaft pur. Burg Olbrück, oberes Brohltal, Perler Kopf treten außerordentlich hervor. 300 m Höhenunterschied sind erkennbar. Am Ende der Bebauung biegen wir rechts nach Norden auf den Weg Nd 2 in Richtung Rodder Maar. Nach nur einer Wegbiegung stehen wir vor einem riesigen Magerbetonklotz (6 m hoch, 7 m lang, 2 m dick). Dies ist der heute einzige freistehende Pfeiler der ehem. Lorensseilbahn vom Brecherwerk Oberzissen zum Steinberg. Wir wandern leicht bergan und kommen nach ca. 500 m zum Bauern-Cafe Neuer Maarhof, wo man eine erste kurze Rast einlegen kann. Nach ca. 100 m kurz vor dem Rodder Maar knicken wir links ab auf die Vulkanpark-Route M, der wir bis zum Steinberg folgen. Zwischendurch streifen unsere Augen am Horizont die Linzer Basalthöhen im Norden sowie das Siebengebirge. Im Steinberg nehmen wir einen Blick in die Erdgeschichte am heutigen Königssee, dem ausgebeuteten Basaltlavakegel. Auch hier sind noch Betonreste der ehemaligen Lorensseilbahn zu erkennen. Nach ca. fünfzehn Minuten kommen wir in den Ort Oberdürenbach, wo im Restaurant Bärenscheune Mittagsrast gehalten werden kann. Seit Oberzissen sind wir 1,5 Std. gewandert.

Die Hannebacher Lei ist das nächste Ziel am Nachmittag. Oberhalb von Oberdürenbach betreten wir den Laubwald (Weg Nd 2) Richtung Schellborn, aus dem wir unterhalb des Ortes im Perlerbachtal wieder hinaustreten. Mehrere Wege führen nunmehr auf ca. 400 m Länge stark bergan, um auf den ca. 540 m hohen Höhenzug (Weg Ob 2) zu gelangen, aus dem der Perler Kopf und die Hannebacher Lei sich als Vulkankegel vor 500.000 Jahren erhoben haben. Die Hannebacher Lei ist so jedoch nicht mehr zu erkennen, da sie dem Bergbau vollkommen geopfert wurde. Eine Materialeilbahn führte von hier an Burg Olbrück vorbei zum Brecherwerk Oberzissen mit dem Gleisanschluß zur Brohltalbahn. Heute bietet die Hannebacher Lei einen interessanten vulkanischen Bergaufschluß. Die Brohlbachquelle in Hannebach ist das weitere Ziel auf dem Weg zum Bahnhof Engeln. Über das Steinfeld in Richtung Osten, wo der Weg zwischen vier kleinen Vulkankuppen durchführt, gehen wir über die leicht ansteigende Hochfläche (ca. 500 m) mit einem grandiosen Blick in die Vulkanlandschaft und im frühen Sommer auf riesige Löwenzahnwiesen. Am Buchhof wenden wir nach rechts und wandern an der geologisch interessanten Sandgrube (Fenster in die Erdgeschichte) nun

bergab vorbei am 600jährigen Ort Engeln zum Bahnhof, wo der Vulkan-Expreß schon zur Fahrt nach BrohlLützing bereitsteht. Um 16.30 Uhr geht es die 5,5 km lange Steilstrecke hinab mit wiederum hervorragenden Aussichten von Osten auf Burg und Berg Olbrück. In Oberzissen angekommen, ist dann die Umrundung von Burg Olbrück vollendet. Vom ehemaligen Basalt-Brecherwerk bei km 12,4 ist heute kein Stein mehr auszumachen. Der Vulkan-Expreß bringt uns das Brohltal hinab zurück nach Brohl, wo wir um 17.45 Uhr eintreffen.

Die Wanderung kann auch in umgekehrter Richtung gemacht werden, wobei sich außer dem ersten Stück vom Bahnhof Engeln durch den Ort (500 m) keine nennenswerte Steigung mehr ergibt.

Gehzeit: ca. 4 Std. zwischen 10.30 und 16.30 Uhr Länge: ca. 14 km.

Steigungen: gering, ca. 400 m größere Steigung aus dem Perlerbachtal, drei kleinere Steigungen.

Rast: Bauern-Cafe Neuer Maarhof vormittags, Restaurant Bärenscheune mittags, Vulkan-Stube im Bahnhof Engeln nachmittags.

Erlebniswert: Vulkanlandschaft mit großartigen Ein- und Ausblicken.

Eisenbahnbezug: interessant wegen Materialeilbahnen zum Brecherwerk Oberzissen und Weiterverfrachtung mit der Brohltalbahn.

Michael Baaden



Foto: O. Wildeman

Ein Tag im Service bei der Brohltalbahn

Samstag, 07.50 Uhr. Oben, auf unserem Parkplatz tropft es noch von den Bäumen. Feuchtigkeit umgibt einen, als ich aus dem Wagen steige und die frische Luft auf unserem Bahnhofsgelände genieße. Es ist ruhig und die Vögel begrüßen den noch nicht ganz ausgeschlafenen Ankömmling.

Ein langsam aufkommendes Rauschen liegt in der Luft, das plötzlich zum Brausen wird. Ach ja, unterhalb der Idylle unseres Personenbahnhofes Brohl BE liegen ja die Gleise der Bundesbahn, auf denen gerade einer der wenigen IC, die auf der linksrheinischen Seite verblieben sind, vorbei rauscht.

Mit der Jutetasche in der Hand, ein Buch zum Lesen und Brötchen in der Windweste, meiner Uniform über dem Arm, sowie der Geldtasche über der Schulter, gehe ich zu unserem Bahnhof. Blumen an den Fenstern und in den Beeten leuchten im Morgentau.

Die Tür ist offen und ein fröhliches „Guten Morgen“ schallt mir entgegen. Paul ist schon da, denke ich, und trete ein. „Morgen Paul“ „Den Kaffee habe ich schon angestellt“ lautet seine Antwort und im gleichen Augenblick schütteln wir uns die Hände.

Man unterhält sich über die Neuigkeiten der Bahn und was sonst noch so alles passiert ist. Auf die entscheidende Frage, wie viele Fahrgäste heute mitfahren, bekomme ich folgende Antwort. „Also angemeldet sind heute Morgen 250 Personen und 160 am Nachmittag“. Nun, dann will ich mit meiner Arbeit anfangen.

Ich gehe zu unserem Getränkewagen. Die Tür wird aufgeschlossen und zur Seite geschoben. Der erste Weg geht zum Sitzplatz in unserem Abteil. Dort lege ich meine Tasche und meine Weste ab. Anschließend öffne ich die Türen der anderen Waggons.

Dabei werden noch einige Restmüllbestände und im letzten Wagon zwei volle Mülleimer beseitigt.

Im Kiosk stelle ich nun die Sachen zusammen, die in den Getränkewagen gebracht werden müssen. In der Zwischenzeit ist Wolfgang eingetroffen und begibt sich gleich an die Bestückung des Waggons mit Getränken. Ach ja, unsere leckeren Eifelwürstchen müssen noch verpackt werden. Senf, abgepacktes Brot, die Würstchen und eine Serviette werden auf den Pappteller gelegt, mit Folie umschlossen, um anschließend aufs „Silbertablett“ gelegt zu werden. Damit dies auch hygienisch geschieht, wurden vorher Handschuhe angezogen.

Die kleinen Schnapsflaschen, ein begehrter Artikel unserer Fahrgäste, werden auf einem Tablett nach den Geschmacksrichtungen sortiert und aufgefüllt. Nach dem Einräumen unserer Getränke, der Kühlboxen, die



Bei schönem Wetter beliebt: der Sommerwagen
Foto: H. U. Büchting

mit Sekt und Wein gefüllt sind, Süßigkeiten und Eifelwürstchen werden nun noch die Bestände der Verbrauchsmaterialien, wie Milch, Zucker, Kakaopulver, Tee, Sektkelche, Heißbecher usw. überprüft und vervollständigt.

In der Zwischenzeit ist der Kaffee fertig aufgebrüht und wird in die

Thermokannen, die vorher mit heißem Wasser durchgespült worden sind, umgefüllt und in den Zug gebracht. Auch Kannen mit heißem Wasser, für Tee oder Kakao, müssen aufgefüllt und in den Waggon gebracht werden.

Danach begeben sich wieder in den Bahnhof um unsere Souvenirartikel, mein Steckenpferd, zu holen. Mützen, Stoffbeutel, Postkarten, Bücher, Aufkleber usw. werden sortiert und auf unserem Tisch im Getränkewagen ausgebreitet. Der sogenannte Bauchladen wird eingeräumt, wobei die Preisliste natürlich nicht vergessen werden darf.

Nach dem Eintreffen von Hedwig, Jeffrey und Tobias ist die Mannschaft auch komplett. Wir alle begrüßen uns, tauschen einige „Nettigkeiten“ aus und harren der Dinge, die da kommen. Manni sitzt im Bahnhof und füllt die Geldbörsen mit Wechselgeld auf, ebenso meine Geldtasche.

Da die ersten Fahrgäste in und um unseren Bahnhof schon sehr früh eingetroffen waren, sind die oben genannten Arbeiten nicht immer einfach zu händeln. „Vorsicht bitte. Dürfte ich einmal bitte vorbei“, „Entschuldigung“, sind die Sätze, die ziemlich oft für den Weg zum Getränkewagen oder zurück zum Kiosk ausgesprochen werden müssen. Sei es drum, je mehr Fahrgäste, um so mehr Spaß bei der Arbeit, denn die Arbeit wird sich lohnen. Hoffentlich.

„Kannst du mir mal gerade helfen?“ fragt Paul angesichts der in langer Warteschlange stehenden Fahrgäste. Die Fahrkartenverkäufe für die Einzelfahrgäste werden nun durch mich abgewickelt. Paul stellt derweil die Fahrkarten für die Gruppenfahrgäste aus, die doch etwas zeitaufwändiger sind.

„Kann ich noch auf die Toilette gehen?“ lautet kurz vor der Abfahrt des Zuges um 09.30 Uhr die Frage von zwei verbliebenen Fahrgästen, nachdem die Schlange vor unserer einzigen Toilette noch nicht aufge-

löst ist. „Selbstverständlich, wir werden nicht ohne Sie abfahren“ lautet die Antwort. Ein Lächeln der beiden Fahrgäste zeigt, dass wir sie mit unserer Aussage glücklich gemacht haben.

Kurz bevor der Zug das Abfahrtsignal bekommt, sind wir schon mit Kaffee sowie unserem kleinen „VULKAN EXPRESS“, aufgefüllt mit unseren Getränken, unterwegs. Nach einem freundlichen „Guten Morgen“ im Abteil, folgt „Bier, Cola, Limo, Wasser, Sekt, Schnaps“ Es wird besonders das obergärige, in der Vulkaneifel gebaute Bier angeboten. Einige werden zum Genuss des Vulkanbieres überzeugt und nach einer Flasche kommt der Ausspruch „schmeckt lecker“ und weitere Flaschen werden geordert.

Auch unsere Würstchen „Die besten, leckersten Eifelwürstchen, gestern noch auf der Weide, heute in Ihrem Magen“ werden angeboten und nach und nach verkauft.

Nachdem ich am kleinen „VULKAN- EXPRESS“ abgelöst worden bin, schnappe ich mir den Bauchladen, schnell noch das Sortiment der verschiedenen Schnapssorten eingesteckt, die Geldtasche über die Schulter gehängt und dann ziehe von Abteil zu Abteil. „Guten Morgen meine Damen und Herren, ich begrüße Sie ganz herzlich im Namen der Mitarbeiter der Interessengemeinschaft Brohltal Schmalspurbahn an Bord des wohl schnellsten Expresszuges der Bundesrepublik Deutschland“ Dies ist der Satz, mit dem ich die Aufmerksamkeit der Abteilmahrgäste auf mich lenke. Es wird still im Abteil, nur das Rattern der Räder ist zu hören. Alle Fahrgäste schauen mich erwartungsvoll an. Mit den Worten: „Wir sind 105 Jahre alt“ beginne ich nun den kurzen Vortrag über die Eisenbahn und unseren Verein. Ebenso wird auf die Sehenswürdigkeiten links und rechts der Strecke hingewiesen. Zum Schluss weise ich dann auf den Verkauf unserer Souvenirartikel hin, sage aber auch, dass ich nicht böse

bin, wenn nichts gekauft wird.

Mit dem Spruch auf den Lippen „Wunderschöne Postkarten haben wir im Angebot, Stck. 50 Cent. Wir haben heute ein Sonderangebot extra für Sie, 2 Karten für 1 Euro“ habe ich die Lacher auf meiner Seite und der Verkauf der Souvenirartikel beginnt. Auch unsere kleinen Schnapsflaschen finden dann guten Absatz. So wandere ich von Abteil zu Abteil und muss aufpassen, dass ich alles geschafft bekomme.

Mal läuft der Verkauf gut, mal schlecht. Dadurch lasse ich mir die Laune nicht verderben und versuche, zu allen Fahrgästen gleich freundlich zu sein. Viele bedanken sich für die Kurzinformationen, denn sie wollen nicht nur eine Fahrt machen, sondern auch etwas über unsere Bahn und unsere Arbeit im Verein erfahren.

In Engeln angekommen, mache ich dann eine Auflistung der verkauften Artikel, damit am Abend die Kasse stimmt. Da meistens auf der Rückfahrt keine neuen Fahrgäste oder aber nur wenige neue dazugekommen sind, Ausnahmen bestätigen die Regel, kann ich nun mein

Buch zur Hand nehmen und lesen oder mich mit den Kollegen unterhalten, welches meistens der Fall ist.

In Brohl werden die verkauften Artikel des Service- und des Souvenirbereiches wieder aufgefüllt, die Waggons vom Müll befreit und für die Nachmittagsfahrt hergerichtet.

Für mich gilt es, nun einen kurzen Abstecher in unsere Werkstatt zu machen, da noch viel Zeit bis zur Abfahrt des Zuges bleibt. Mal sehen, was es Neues gibt bzw. wie weit die angefangenen Arbeiten an verschiedenen Objekten gediehen sind.

Des Öfteren begleiten mich dann einige unserer Fahrgäste, welche die historischen Bahnanlagen besichtigen wollen. So wird jetzt die wunderbar restaurierte alten Wagenwerkstatt von außen bestaunt. Die Abfahrt um 14.10 Uhr ist pünktlich und es läuft wieder wie am Vormittag. In Engeln haben wir bis zum Beginn der Rückfahrt einen längeren Aufenthalt. Nach dem Aufräumen beginnt die Pflege des vernachlässigten Magens. Unsere leckeren Eifelwürstchen sind nicht zu verachten. So ist fast jeder mit Essen beschäftigt.



Zurück in Brohl

Foto: H. U. Büchting

Auf der Rückfahrt werden die Getränke nochmals angeboten und ebenso unsere Souvenirartikel. Hinter Burgbrohl gehe ich nochmals, mit einem Stapel unserer Fahrpläne in der Hand, durch den Zug und bedanke mich im Namen der Mitarbeiter bei den Fahrgästen, dass sie mit uns gefahren sind und biete die kostenlosen Fahrpläne an.

Nachdem wir in Brohl angekommen sind, wird der Zug ausgeräumt, gesäubert und abgeschlossen. Im Kiosk werden die Kannen entleert und ausgespült. Die Leergutkästen kommen in den Schuppen. Der sortierte Müll wird entsorgt. In der Zwischenzeit ist Manni beim Abrechnen der Getränke und Souvenirartikel. Paul rechnet seine Fahrkarteneinnahmen ab. „Tschuß zusammen, bis zum nächsten Mal“ „Danke, und bis zum nächsten Mal“ kommt die Antwort von beiden.

Für mich ist nun die Zeit gekommen, kurz die Ruhe unseres Bahnhofes zu genießen, um dann ins Auto zu steigen und nach Hause zu fahren. Vieles geht mir durch den Kopf. Es war ein schöner erfolgreicher Tag heute für den Getränke- und Souvenirverkauf. Es hat Spaß gemacht, die Fahrgäste waren zufrieden, einige wollen wiederkommen. Mit den Kollegen hat man auch Spaß gehabt. Was will man noch mehr? Es lief alles gut. Aber gleichzeitig stellt sich die Frage, was kann ich bzw. können wir noch besser machen, dazulernen. Damit möchte ich alle diejenigen ansprechen, die Interesse haben im Servicebereich / Souvenirartikelverkauf tätig zu sein. Kommt einfach mal vorbei und schaut und hört es Euch an.

Die Fahrt nach Hause ist also ausgefüllt mit dem Nachdenken über das Heute und der Vorfreude auf das nächste Mal ... am frühen Morgen in Brohl, oberhalb des Bahnhofes der Bundesbahn an unseren idyllischen Personenbahnhof Brohl BE der Brohltal-Eisenbahn-Gesellschaft ...

Hans Ulrich Büchting

Damals (oder auch heute?)

Im letzten Heft der „Brohltalbahn“ spürte ich es ganz deutlich. Auf Seite 11 stellte ich mir die Szene vor, wie sie in den Siebzigern des letzten Jahrhunderts sich abgespielt haben könnte. Fünf Loks in Brohl nebeneinander auf einem Bild. Klar, früher war es anders, sogar ganz anders. Teile des Umladebahnhofes der BEG waren elektrifiziert, und zwar der Teil, der auf dem Bild zu sehen ist. Erinnern wir uns daran? Eine elektrifizierte Privatbahn war auch früher schon das Besondere.

Aber das Bild auf S. 11 suggeriert, wie vielgestaltig es früher bei einer aktiven Privatbahn allgemein abgelaufen sein könnte. Lok D 2 hat den Schmalspurgüterzug aus dem Brohltal in den Hafen gebracht. Dampflok 052 74 08 der Deutschen Bundesbahn hat gerade die Übergabe von Güterwagen (Kohlensäure und/oder Gaskesselwagen) auf Gleis 3 gedrückt und zieht wieder vor in den DB-Teil. Eine neue V 100 übernimmt FcWagen mit Brohltaler Ladegut wie Phonolith, Lava etc. aus dem Hafen zur Weiterbeförderung auf der DB. Auch eine Privatbahn-V 65 (Lok Inge der Fa. Schreck-Mieves) ruht sich gerade von ihren Diensten aus. Die zweiachsige JungLok rangiert zwischen ULB und dem Brohler Rheinhafen. Eine perfekte Szene, die auch heute wie damals noch so sein könnte, denn allzu viel hat sich an dieser Stelle

nicht verändert; obwohl sich eigentlich alles geändert hat.

Auf Seite 13 sehen wir, wie voll es auch heute noch bei der Brohltalbahn sein kann. Außer Gleis 7 mit dem Gleisstapel sind alle Gleise von Waggons belegt. Die Rurtalbahn hat mit Lok „Josy“ 40 Fc Wagen zur Schotterverladung gebracht. Der Zug muss aufwendig zerlegt werden, da die Brohler Gleislängen nur kurz sind.

Zwischenzeitlich hatte sich Frank Muth ein Herz genommen und Gleis 7 auf- und abgeräumt (nach wieviel Jahren?). So stand am 24. Juni 2006 auch dieses Gleis noch und wieder voller Wagen. Aufgrund des Mangels an Gleislänge kam es erstmals dazu, eine Güterwagengarnitur außerhalb abstellen zu müssen, also im Hafen. Dazu kam es aber nicht, da drei notorische Autofahrer nahe beim Schifffahrtsamt an der B 9 das Gleis zugeparkt hatten.

So blieb die Garnitur mit zwölf Waggons dann zwischen dem Amt und den Rheinanlagen abgestellt. Und das genau an Brohler Kirmes, wobei diese direkt daneben stattfand. So ist halt der Eisenbahnbetrieb, wir suchen uns das nicht aus. Auf jeden Fall ist es schön, dass die Brohler Hafen- und Eisenbahnanlagen wieder und immer noch mit tätigem Leben erfüllt sind.

PS: Das Feuerwerk zur Brohler Kirmes war einfach Klasse!

Michael Baaden



Sieht heute aus wie damals: V100 2299 der VEB im Umladebahnhof

Foto: K. Friedrichs

Die Dampflokomotive 11sm der Brohltal Eisenbahn

Die IBS Interessengemeinschaft Brohltal-Schmalspureisenbahn (e.V.) besitzt heute ein Fahrzeug mit einem außergewöhnlichem Fahr- und Triebwerk. Dies ist die Vierzylinderverbund-Dampflokomotive Nr. 11sm der Brohltal-Eisenbahn-Gesellschaft (BEG), eine Gelenklokomotive der Bauart Mallet, Gattung B'N4vt, Spurweite 1000 mm, gebaut 1906 von der Maschinenbau-Anstalt Humboldt zu Kalk bei Cöln für die Westdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft, die seinerzeit den Betrieb auf der Brohltalbahn führte.

Das Einzelschicksal der 11sm ist relativ einfach darzustellen. Sie hat ihre Stammstrecke Brohl-Kempenich zu ihrer aktiven Zeit nie verlassen. Die Kesselabnahme erfolgte am 24.9.1906 in Köln, die Abnahme der gesamten Lokomotive am 30.10.1906 in Brohl nach einer Probefahrt bis Weiler. Die Genehmigung zum Betrieb auf der Brohltal-Eisenbahn hatte die Kgl. Eisenbahndirektion in Cöln am 9.11.1906 erteilt. Das Betriebsbuch weist neun Hauptausbesserungen aus. Wegen geringer Laufleistungen Ende der 50er und Anfang der 60er Jahre erfolgten mehrere Verlängerungen der Untersuchungsfristen. Die letzte

Hauptuntersuchung wurde am 11.6.1964 erfolgreich beendet. Die Feuerbüchse wurde 1918 und 1950 erneuert. Ihre letzte Fahrt absolvierte Lok 11sm am 29. Januar 1966 vor einem Sonderzug für Eisenbahnfreunde. Als einzige Brohler Lok schaffte es die 11sm, auf eine 60jährige Dienstzeit zu kommen. 1968 hatte die DGEG die Lokomotive erworben, um als museales Schauobjekt der Bauart Mallet zu dienen, was aber erst 1977 zum Tragen kam. 1975 mußte 11sm Brohl verlassen und erhielt bei der BASF in Ludwigshafen zunächst eine äußerliche Aufarbeitung. Mit der Auflösung des SchmalspurbahnMuseums in Viernheim konnte die IBS die Maschine im Jahr 1990 leihen und nach Brohl zurückholen, wo sie fortan die einzig übrig gebliebene Dampflokomotive der alten BEG verkörpert(e). 1998 erfolgte dann der Ankauf. Seit 2005 ist die Wiederinbetriebnahme geplant. Am 30. Okt. 2006 begeht Lok 11sm ihren 100. Geburtstag.

Bauartänderungen sind im Betriebsbuch nicht ausgewiesen. Jedoch ist die Lokomotive, wie auch die übrigen, außer den Zahnradlokomotiven, für das Rangieren von Regelspurfahrzeugen im Umladebahn-

hof Brohl besonders hergerichtet worden. Dort sind nämlich zur Anbindung des Rheinhafens an die Staatsbahn die Schmalspurgleise mit einer dritten Schiene für Regelspur versehen. Die Lokomotiven hatten dazu eine Zug- und Stoßvorrichtung der Regelbauart erhalten, die seitlich verschoben zur Lokomotivmitte angeordnet ist. Dem Schmalspurverkehr dient die tiefer liegende Mittelpufferkupplung. Außerdem erhielt die Lokomotive für die Regelspurfahrzeuge zusätzlich eine Druckluftbremsausrüstung; für den Einbau der Luftpumpe wurde der rechte Wasserkasten gekürzt. Wann der Umbau konkret stattgefunden hat, ist nicht feststellbar, doch waren mindestens Puffer und Zughaken 1937 bereits vorhanden. Auf einem Bild von Hermann Maey aus dem Jahr 1935 ist vom Umbau noch nichts zu sehen. Bei diesem Umbau nahm man die ursprünglich an den Wasserkästen montierten Lampen ab und befestigte sie auf der neuen (Normalspur) Pufferbohle.

Aufgrund ihrer erst kurz vorher erfolgten Hauptuntersuchung war Lok 11sm nach der Anlieferung der neuen Dieselloks im Oktober 1965 die letzte einsatzbereite Dampflokomotive, offizieller Status „Reservelok“, bis im September 1967 Lok D 3 als dritte Diesellok zur Verfügung stand.

Michael Baaden



Theodor Horn aus Kriftel verdanken wir dieses Zeitdokument, wie auch das Titelbild. Auf diesem vor nunmehr über 41 Jahren entstandenen Bild lohnt auch ein Blick auf die Straßenfahrzeuge am Bahnübergang über die B9 und die Aral-Tankstelle. Foto: Theodor Horn (14.08.1965)



Güterbahnhof Weiler 1965. Die Selbstentlader Typ "Schwefer" sind schon fast komplett mit Lava vom Herchenberg befüllt. Lok 11sm wird in Kürze umsetzen und den Zug zum Hafen Brohl fahren. Foto: Sammlung Theodor Horn



Ankunft des Lavazuges im Umladebahnhof Brohl (2. Halbjahr 1964). Nach einer Sägefahrt mit Umsetzen wird Lok 11sm die Fuhre weiter zum Hafen auf das Sturzbunkergleis schieben. Foto: Walter Steingahs



Heute dämmert Lok 11sm im Lokschuppen in Brohl einer hoffentlich besseren Zukunft entgegen und wartet auf den Beginn ihrer Aufarbeitung. Foto: K. Friedrichs

Vorarbeiten zur Abdichtung vom Tönissteiner Viadukt

Bei der letzten Untersuchung des Tönissteiner Viadukts wurde ein Handlungsbedarf für die Abdichtung des Viadukts festgestellt. Darauf wurde am 07. Dezember 2005 für Erkundung des Untergrundes im Viadukt das Gleis morgens zwischen dem unteren Widerlager und dem 1. Pfeiler von den Aktiven der Brohltalbahn abgebaut und der Trog mit einem Kleinbagger über dem Pfeiler und am Widerlager ausgeräumt. Freigelegt wurde zur Besichtigung und Schadensaufnahme die Entwässerung und der Wasserablauf am Pfeiler. Am 9. Dezember mußten die Gleise wieder verlegt werden, damit am Samstag, dem



Foto: Hans Josef Merzbach

10. Dezember, der Nikolauszug planmäßig über das Viadukt verkehren konnte.

Vorgesehen für den Beginn der Ausführung der Abdichtungsarbeiten ist, nach dem letzten Betriebstag der Saison am 29. Oktober 2006, mit dem Gleisabbau zwischen dem Haltepunkt Bad Tönstein und dem Tunnel zu beginnen.

Die Fertigstellung ist bis zum 1. Dezember 2006 geplant. Damit kann bei planmäßigem Arbeitsablauf ab 2. Dezember der Vulkan-Expreß als Nikolauszug über das Viadukt fahren. **Michael Haubner**

Vor zwanzig Jahren...

legte im April 1986 die Arbeitsgruppe Ahrtalbahn die 140 Seiten starken „Gedanken zur Förderung der Ahrtalbahn“ vor. Es ging der im Rheinland ansässigen Gruppe um eine deutliche Stärkung dieser für den Schienenpersonennahverkehr besonders gut geeigneten Eisenbahnstrecke. Die erste Hälfte der 80iger Jahre war noch eine starke Zeit der Stilllegungen. Gerade zum 1. Juni 1985 war der gut ausgebaute Abschnitt Kreuzberg-Adenau eingestellt worden. So sollte es in der Region Mittelrhein für die Beteiligten nicht weitergehen. Bei anderen Strecken in Deutschland konnte man schon die ersten Erfolge eines gut durchdachten SPNV-Systems positiv zur Kenntnis nehmen, z.B. in der Pfalz, wo Werner Schreiner mit Streckenrekonstruktionen die ersten Vorboten des späteren Rheinland-Pfalz-Takts ins Leben rief. Eine Schienenverkehrslobby für einen modernen Bahnverkehr formierte sich langsam aber stetig, wie das parallel auch bei den Museums- und Touristikbahnen ablief. Der Verkehrsclub Deutschland (VCD) gründete sich. Das Verkehrsministerium schloss im Juni 1986 mit der DB eine Vereinbarung zur Sicherung des öffentlichen Personennahverkehrs und ordentlicher Qualitätsstandards auf bestimmten Strecken, unter denen sich auch die Ahrtalbahn wieder fand. Die Zeit war irgendwie reif.

So auch für die Beteiligten der AG Ahrtalbahn, das waren: Hans Joachim Jakubowski, Hans-Peter Kuhl, Christoph Lehnen, Hans-Heinz Rauchberger, Christian Speidel und der Autor. Drei dieser Personen gehörten dann später im Brohltal zu den IBS-Männern der ersten Stunde. Alle hatten sich schon vorher für die Belange des SPNV in der Region eingesetzt. Nunmehr ging es um die qualitative Aufwertung der Bahn an der unteren Ahr, waren doch die obere und mittlere Ahrtalbahn bereits stillgelegt und die obere abgebaut. Der Abbau der Gleise nach

Adenau sollte vermieden werden, weil die Arbeitsgruppe beste Möglichkeiten als Touristikbahn und für Sonderverkehre zum Nürburgring sah. Das Gleis bestand aus bestem Material. Genau das war auch der Grund, warum der Abbau mit dem Gleisumbauzug der DB wenige Tage vor Veröffentlichung der „Gedanken“ so schnell über die Strecke herfiel. Alles wurde wieder verwendet. Was wurde hier an guter Infrastruktur zerstört!

Es galt, mit sinnvollen Investitionen den vorhandenen, noch verbliebenen Rest zwischen Remagen und Kreuzberg zu sichern und mittelfristig zu einem knackigen SPNV auszubauen. Die AG sah dazu gute Chancen, waren die Benutzerzahlen doch gar nicht schlecht. Lediglich die Infrastruktur befand sich in dem bei der DB typischen Zustand: Fahrplan mäßig, Fahrzeuge leidlich, Strecke rückständig und wenig modernisiert, Gebäude verkommen. Einen Fürsprecher hatte die Ahrtalbahn wohl nicht in den zuständigen Gremien, besonders in den öffentlichen. Die AG wollte dies mit ihrem Gutachten aufbrechen. Vorschläge zur Verbesserung des Verkehrs, der Bahnhöfe, des Fahrplans und, und... wurden gemacht und positive Beispiele von woanders auf 85 Seiten angeführt.

Das fertige Werk wurde anschließend den anliegenden Städten und Gemeinden sowie dem Kreis zugestellt. Hier und da fand auch eine persönliche Übergabe mit Erläuterung statt, soweit das personell schaffbar war. Im Nachhinein betrachtet hätte man hier viel mehr machen müssen, frei nach dem Motto: tue Gutes und sprich noch viel mehr darüber.

Egal wie dem auch war, wer hätte das damals vorhersagen können, dass fast alles so eingetreten ist, wie es vorgeschlagen worden war. Und noch viel mehr ist verwirklicht worden! Mehr durchgehende Züge nach Bonn waren ein Traum, der sich erfüllt hat.

Ob das Gutachten zu allem etwas beigetragen hat, weiß der Autor nicht. Vielleicht haben ganz andere Leute für den heutigen guten Zustand gesorgt, kann sein. Auch wenn einige wenige Netzkastrierungen (z.B. Bahnhof Walporzheim) die Durchlassfähigkeit der Strecke einschränken, die Erweiterung bis Ahrbrück ist positiv zu sehen. Die Aufarbeitung des Gleises in diesem Jahr gibt Hoffnung, dass die nächsten 125 Jahre Existenz gut angelaufen sind.

Was von den Gedanken zur Ahrtalbahn aber auch anzumerken ist, ist, dass die Brohltalbahn dazu ebenfalls ihren Beitrag leisten sollte, den Tourismus im Ahrkreis zu entwickeln. Das Kapitel zu diesem Thema stammte vom Autor, der sich, wie man das heute sagen kann, leichtfertige Gedanken machte, den dahindümpelnden Vulkan-Express in ein kreisweites Touristikangebot einzuknüpfen. Eine von der Brohltal-Eisenbahn betriebene normalspurige Museumsbahn vom Bahnbetriebswerk Kreuzberg aus sollte zusätzlichen Verkehr auf die Ahrtalbahn bringen und die Kurzzeittouristen zu einem längeren Verweilen in der Region veranlassen.

Auch von Brohl aus sollte es mit dem Vulkan-Express nach Engeln gehen, ab dort hätte eine historische Busverbindung über den Nürburgring nach Adenau aufgebaut werden können. Von dort sollte die Ahrtalbahn wieder fahren, über Remagen und die DB am Rhein konnte man des Abends Brohl wieder erreichen oder auch umgekehrt. Ein echter Kreisverkehr, eine volle Tagesreise, in einer besonderen Berg und Tal Landschaft, so jedenfalls die Idee als Entwurf, jederzeit erweiterbar bzw. kombinierbar entweder als interessierter Wanderer, Bädertourist oder Auto- bzw. Bahnfreund. Auf diese Idee schien aber fast niemand scharf zu sein. Übergeordnetes, kreisweites Denken war auch damals nicht so verbreitet.

So konzentrierte sich der Autor (auch nur am Rande) auf die Brohl-

talbahn, weil es für den Geschäftsführer Henseler nicht in Frage kam, auf seiner Bahn einen historischen Zugbetrieb aufzubauen. Das hätten schon andere gewollt. Wie gut, dass diese Übergangszeit dann nur ein Jahr dauerte. Sehr langsam, aber sicher, lief alles auf die Brohltalbahn hinaus. Es sollte gewusst werden, dass Eisenbahnfreunde in vielen Fällen nicht nur eine historische Ader besitzen. Es gehört die moderne Eisenbahn genauso dazu, denn nur was heute neu ist, kann übermorgen vielleicht historisch sein, das eine bedingt das andere.

Michael Baaden

Werbeaktion

Im Juli 2006 hatte die Brohltalbahn erstmals eine besondere Werbeaktion mit einer Lieferantin vereinbart. Im Rahmen der Unterstützung für die „Aktion 11sm“ half uns die Rhodius Mineralquellen- und Getränke-GmbH & Co. KG mit einem Rückenetikett auf 500.000 Flaschen des Mineralwassers aus der Burgbrohler Fellbuhrquelle. Der Verkauf der Flaschen fand in den ersten drei Juli-Wochen statt. Dabei gab es Familienfahrkarten für den Vulkan-Express zu gewinnen, wenn denn ein Eisenbahnbild (gemalt oder als Foto) eingesandt wurde. Wenn auch der Einsendetermin 21.07.2006 etwas sehr knapp bemessen war, kamen doch rd. 50 Bilder herein, unter denen die Verlosung der Tickets stattfand. Alles in allem eine gute Idee. Man sollte überlegen, ob nicht eine Wiederholung zu Beginn der nächsten Saison stattfinden könnte.

Michael Baaden

Wer zuletzt lacht...

Alle sitzen im Zug und fahren zur Brohltalbahn. Plötzlich wird Mama blaß: „Um Himmels willen! Ich habe vergessen, den Elektroherd abzustellen! Da könnte das ganze Haus abrennen!“ – „Kann es nicht“, sagt Papa gelassen „Ich habe nämlich vergessen, das Badewasser abzudrehen.“

(erschieden in „markt intern“)

Bericht des Schatzmeisters

Neue Mitglieder der IBS

Wir freuen uns, unsere neuen Mitglieder hier begrüßen zu dürfen:

Roland Molter, Steinfurt (L)

Matthias Maximilian Pauly, Sinzig

Ingo Meyer, Alfter

Wir wünschen allen neuen Mitgliedern, dass Sie sich in unserer Interessengemeinschaft gut aufgehoben fühlen. Wir würden es besonders begrüßen, wenn sie sich zur Mitarbeit bei der Erhaltung der Brohltalbahn in unseren Arbeitskreisen entschließen könnten.

Spendenaktion 11sm:

Folgender Betrag ist bis zum 31.07.2006 für die Wiederinbetriebnahme gespendet worden:

€ 38.131,-

Ein herzlicher Dank an unsere Spender! Alle Spender erhalten im Laufe des Jahres eine Spendenbescheinigung, welche beim Finanzamt steuermindernd geltend gemacht werden kann. Für Spenden ab € 50,- erhalten sie zusätzlich ein attraktives Spendenzertifikat mit Darstellungen der Dampflokomotive 11sm, gezeichnet von unserem Künstler Horst Seifert. Hier nun alle Spender bis zum 31.07.2006:

Hans Josef Merzbach, Bonn

Julius Bau, Köln

Verkehrsverbund

Rhein-Mosel-GmbH, Koblenz

Hartmut Halm, Aachen

HansPeter Rosenberg, Neuwied

Ortsgemeinde Spessart

Peter Gasper, Oberzissen

Jürgen Langen, Bonn

Erwin Schneider, Michelbach

Sven Linden, Dormagen

Werner Bierbrauer, Andern.-Kell

Ursula Breuer, Burgbrohl

Holger Schmelzeisen, Wiesbaden

Bernhard Ihl

Stefan Wirtz

Ende Juli waren Mitarbeiter einer bekannten Fachwerkstatt bei der Lokomotive, um nach der Besichtigung ein Angebot erstellen und abgeben zu können.

Es muss aber auch finanziell weitergehen: Liebe Mitglieder, mit einer Spende unterstützen Sie unsere Spendenaktion 11sm. Damit es wieder heißt:

Mit Volldampf ins Brohltal!

Tobias Baaden

1110 Tonnen am Haken

... hatten zwei Lokomotiven der BR V 100 am 28.08.2006 zwischen der Aluminiumhütte in Voerde und dem Walzwerk in Koblenz. In der Vorwoche wurde die Betriebs-GmbH von der Aluhütte angefragt, ob ein Transport am Samstag zu realisieren sei. Man müsse bis zum Montag-Abend 600 Tonnen nach Koblenz bringen. Aus personellen Gründen war an den Samstag-Transport leider nicht zu denken, womit andere Möglichkeiten gesucht werden mussten. Die Betriebs-GmbH setzt für den regelmäßigen Aluzug 8 Waggons und eine V 100 ein. Damit werden bis zu 430 Tonnen befördert. Fast 200 Tonnen waren also mehr zu befördern. Nach einigen Telefonaten konnte die Betriebs-GmbH sechs weitere private Waggons und eine Doppeltraktion V 100 (212 299 und 212 091 der VEB GmbH) für einen Tag anmieten! Die 600 Tonnen konnten also bis zum Montag-Abend nach Koblenz gebracht werden!



Ausfahrt der Doppeltraktion aus der Aluminiumhütte in Voerde. Foto: S. Raab

Entwarnung für den bangenden Kunden, der für die umgerechnet 34 Lkw-Ladungen keine andere Beförderungsmöglichkeit sah. Da zwei Waggons mehr zur Verfügung standen, nutzte unser Kunde den Laderaum aus, womit 760 Nettotonnen (also 1.110 Brutto) gefahren werden konnten. Erstmals ein normalspuriger Doppeltraktionszug der Brohltalbahn – Im Brohltal selbst ist die Doppeltraktion ja nichts Ungeöhnliches...

In der laufenden Woche wurden anschließend übrigens noch drei weitere Züge mit jeweils über 430 Netto-Tonnen befördert, was rund 90 Lkw-Ladungen entspricht. Für unseren Kunden ein wichtiger Aspekt, denn damit wurde neben den Straßen auch die Umwelt massiv entlastet, denn der Brohltalbahn-Aluzug verbraucht umgerechnet nur rund 1/3 des Kraftstoffes im Vergleich zum Lkw.

Stefan Raab

In den Häfen am Mittelrhein

Neben dem Brohler Hafen ist die Brohltalbahn mittlerweile auch in zwei weiteren Häfen am Mittelrhein aktiv: Die Hafenanlagen der Stadtwerke Andernach sind ebenso „Revier“ der Brohltalbahn-Lokomotiven wie die der Stadtwerke Koblenz.

Seit Beginn der Aluminium-Transporte pflegt die Betriebs-GmbH Geschäftsbeziehungen zu den **Stadtwerken Koblenz**, die für die Rangierarbeiten des Aluzuges auf deren Gleisanlagen zuständig sind. Somit erhielt die Betriebs-GmbH bereits mehrfach den Auftrag zur Gestellung einer Reserve-Lokomotive, da die Henschel-Lokomotive in Reparatur war. Wurde zumeist eine V 60, welche u. a. durch die BE von der Railogic GmbH angemietet wurde, zur Verfügung gestellt, so sah auch Lok „Inge“, die zeitweise in Diensten der Betriebs-GmbH steht, schon die Hafengleise der Stadt Koblenz.



Gemeinsam sind sie stark: Brohltalbahn V 60 573 und Schreck-Miewes „INGE“ vor dem Lava-Zug als V 100 Ersatz auf dem Weg nach Köln Eifelort. Foto: Clemens Schumacher

Auf den Gleisen der Stadt **Andernach** ist die Brohltalbahn seit Mitte des Jahres regelmäßig aktiv. Für die Schweizer Bundesbahn (SBB Cargo) werden allwöchentlich 20 Schüttgut-Leerwaggons, die in Brohl jeden Donnerstag von der SBB vom Fernzug abgehängt werden, nach Andernach/Hafen gebracht. Diese Aufgabe obliegt der BE V 60, die zwischenzeitlich auch die Brohltalbahnfarben trägt. Zwei Tage später werden die mit Lava-Material beladenen Waggons wieder abgeholt und über Brohl nach Köln-Eifelort gebracht. Diese Tour wird zumeist mit der von der BE angemieteten RSE V 100 gefahren. Eine schöne Zusatzleistung für unsere Bahn, die allerdings die Notwendigkeit von mehr nutzbaren Gleisanlagen in Brohl unterstreicht. Mit dem Lava-Zug hat Brohl nunmehr wieder einen regelmäßigen Ferngüterverkehrs-Anschluss!

Mit zum Kerngeschäft gehört freilich nach wie vor die Bedienung des Hafens von **Brohl**. Wie in der letzten Ausgabe der *Brohltalbahn* angekündigt, wurden Mitte des Jahres 3.300 Tonnen Gleisschotter für eine Baustelle in Luxemburg verladen und versendet. Da die schmalspurigen Lokomotiven D 1 und D 2 im Tal benötigt wurden bzw. auf HU warten, nahm die Hafenbedie-

nung Lok „Inge“, die zeitweise angemietet ist, wahr. Diese Loktype gehört zu den seltenen Maschinen der Leistungsklasse, welche Radian von unter 100 m durchfahren kann.

Die Rurtalbahn übernahm die Traktion und die Waggongestellung zwischen Brohl/Umladebahnhof und Luxemburg mit ihrer Lok „Josy“ der Type DH 1004.

Für November diesen Jahres laufen Angebote zum Transport von weiteren 6.000 Tonnen Gleisschotter, die im Brohler Hafen umgeschlagen werden sollen. Auf den Gleisanlagen in Brohl bedeutet dies immer Hochbetrieb. Daher wurde für den letzten Auftrag auch das Gleis 7 des Umladebahnhofs wieder instand gesetzt und bereits mehrfach genutzt. Für die oft mehrere Hundert Meter langen Züge wäre ein Aufstellgleis im DB-Bahnhof daher mehr als vorteilhaft.

Für die Brohltalbahn sind gerade die Leistungen in den nahe gelegenen Häfen sehr interessante Aufträge. Treffend wurde dies im „Cargo-Magazin“ der Schweizer Bundesbahn formuliert: „... die Brohltal-Eisenbahn eine lokale Bahn, die sich auf individuelle Lösungen für den Güterverkehr im Nahbereich spezialisiert hat...“

Stefan Raab

MILITÄRZÜGE MIT DER BROHLTALBAHN?

Der eine oder andere Leser einer großen Eisenbahn-Fachzeitschrift hat sich über die Überschrift eines Artikels über die Brohltalbahn sicherlich etwas gewundert. „Militärzüge“ bei der Brohltalbahn?

Tatsächlich war die Bundeswehr Auftraggeber für eine, bei der Brohltalbahn bisher einmalige Containerfuhr. Railion Deutschland konnte Anfang Juli keine Waggonen für den Transport von 27 Containern der Bundeswehr nach Bremerhaven-Kaiserhafen, welche von dort nach Houston/Texas weiter transportiert werden sollten, stellen. Bei den Stadtwerken Koblenz und dem Containerterminal Koblenz bereits bekannt, erreichte die Brohltalbahn daher selbige Anfrage.

Da der Aluminiumzug der BE zu meist werktags außer samstags verkehrt, konnte die Res-Wagengarnitur für diesen Transport zur Verfügung gestellt werden. Über den Preis herrschte schnell Einigkeit und somit beauftragte die BE die Rurtalbahn aus Düren, die einen Infrastrukturnutzungsvertrag für die Gleisanlagen des Bremer Senats

hat, mit der Traction des Militär-Containerzuges.

Der erste normalspurige Container-Ganzzug der Brohltalbahn ging somit am 08.07.2006 auf die Reise nach Bremerhaven (schmalspurige Containerzüge sind ja im Brohltal Alltag). Die Entladung fand termingerecht im Terminal Kaiserhafen am 09.07.2006 statt.

Somit konnte eine Lok des Typs DH 1004 der Rurtalbahn am 10.07.2006 die leeren Waggonen an die V 100 der RSE (welche fest in Diensten der BE steht) in Oberhausen-West wieder übergeben. Diese fuhr sogleich zur Aluminiumhütte, wo unmittelbar wieder Aluminiumbarren geladen wurden, die noch am selben Abend nach Koblenz reisten.

Militärzüge sind übrigens nichts Ungewöhnliches bei der Brohltalbahn. Schon vor einigen Jahren wurden Soldaten, welche im Rahmen eines Manövers über den Rhein gekommen waren, per Brohltalbahn nach Engeln gebracht.

Stefan Raab



Containerzug der Brohltalbahn mit Lok „Josy“ des Typs DH 1004 der Rurtalbahn auf dem Weg nach Bremerhaven. Der Loktyp DH 1004 ist durch Umbau aus der DB Baureihe 211 entstanden. Der Umbau wurde durch die Firma Vossloh Schienenfahrzeugbau in Moers nach Plänen von On Rail durchgeführt. Die Rurtalbahn besitzt 3 Maschinen dieses Typs. Foto: C.Schumacher

Rollwagenverkehr auf der Brohltalbahn

Nicht nur auf historischen Fotos kann man Rollwagenverkehr auf der Brohltalbahn bewundern.

Zwar werden seit Jahren keine Güterverkehre mehr auf diese aufwendige Art des Transportes durchgeführt, die fünf Rollwagen der BE werden aber weiterhin benötigt.

Zum einen haben sie die Funktion als fahrbare Arbeitsstände. Zum anderen bieten diese, insbesondere seit der Ausweitung der Geschäftsfelder der Betriebs-GmbH auf die Normalspur, eine praktische Möglichkeit zur Überführung von Normalspurfahrzeugen zur Werkstatt der BE.

Auf den normalspurigen Gleisen steht ja leider keine überdachte Arbeitsmöglichkeit zur Verfügung. So wurden in den letzten Monaten die Jung-Lokomotive, wie auch der normalspurige Skl-Anhänger zur Untersuchung mittels Rollwagen zur Werkstatt gebracht.

Auch am Reserve-Waggon für den Aluminiumzug, ein K-Waggon der RSE, konnten somit umfangreiche Arbeiten ausgeführt werden. Da keine Rollwagengrube mehr zur Verfügung steht, übernimmt das Belotti-Ladegerät die Aufgabe des Auf- und Abhebens der Normalspurfahrzeuge.

Stefan Raab



Auch kürzlich wurde wieder ein Rollwagen benötigt, um durch unsere Werkstatt kurzfristig den Boden des K-Niederbordwagens im Auftrag der RSE erneuern zu können.

Foto: K. Friedrichs

Lok „INGE“ und ihre Verwandten.

Seit mehr als einem Jahr ist Lok „INGE“ der Firma Schreck-Mieves eine alte Bekannte auf den Normal-spurgleisen im Umladebahnhof. Nachdem sie nun auch mehr und mehr für die Brohltalbahn tätig ist, lohnt sich eine nähere Betrachtung zu diesem Triebfahrzeugtyp und die dazugehörigen Baureihen von MaK.

Anfang der 50er Jahre des vorherigen Jahrhunderts entwickelte die Lokomotivfabrik MaK in Kiel eine Typenbaureihe von stangengetriebenen Diesellokomotiven mit langsamlaufendem Motor von maximal 750 UpM. Die Erfahrungen mit den Vorkriegsbaureihen V 22 bis V 36 waren die Richtschur dieser Konzeption.

Als erste MaK-Baureihe entstand 1953 der 600 PS-Typ 600 D, zu dem auch die Lok „INGE“ gehört. Insgesamt wurden von dieser Version in den Jahren 1953 bis 1961 58 Maschinen ausgeliefert, was die Rettung so mancher Privatbahn durch die Abschaffung des unwirtschaftlichen Dampfbetriebes ermöglichte.

Interessanterweise wurde knapp zwei Jahre später bei der DB mit der Entwicklung der V 60 zwar auch der Stangenantrieb gewählt, jedoch vom Motorkonzept ein Schnellläufer gleicher Leistung mit 1500 UpM und Abgasturboaufladung eingesetzt.

Mit dem Bau der Reihe V 65 für die DB im Jahr 1956 kam zwar noch einmal das Langsamläuferkonzept, basierend auf der 600 D, zum Zuge, jedoch entschied sich die Bundesbahn anschließend für die Version der V 60.

Bei der Brohltalbahn sind nun sowohl durch unsere V 60 als auch durch den leihweisen Einsatz der Lok „INGE“ beide Varianten im Einsatz und können im praktischen Betrieb verglichen werden.

Lok „INGE“ hat schon ein bewegtes Leben hinter sich. 1957 wurde sie von MaK mit der Fabriknummer 600139 an die Ahaus Enscheder Eisenbahn (AEE) geliefert und dort als „D 5“ bezeichnet. 10 Jahre später wechselte sie zur Teutoburger Wald Eisenbahn (TWE), wo sie bis 1985 als „V 65“ im Einsatz stand. Von 1985 bis 1998 war sie für das

„Royal Corps of Transportation“ (RTC) unter der Regie der Kleinbahn Kaldenkirchen-Brüggen (KKB) tätig, bis sie schließlich 1998 von der Baufirma Schreck-Mieves übernommen und als Bauzuglok eingesetzt wurde.

Von den Baureihen 600 D und 800 D gibt es eine Langversion mit LüP=11360mm und eine kürzere Ausführung mit LüP=10600 mm. Optisch unterscheiden sich beide Varianten vor allem durch die Ausführung der Schiebehauben (Langversion: geteilte Haube) auf der Motorseite. Gemeinsam ist bei beiden und allen anderen vierfach gekuppelten MaK-Baureihen die Ausrüstung mit Beugniot-Gestellen, welche trotz des relativ langen Gesamtachsstandes das Befahren enger Gleisradien (z. B. im Hafensbereich in Brohl) problemlos ermöglicht.



Die V 60 der Brohltalbahn, jetzt in grün/beiger Farbgebung, ist im Gegensatz zur MaK Reihe mit schnellaufendem Motor und Abgasturbolader konzipiert. Foto: K. Friedrichs

Lieferübersicht MaK Stangendieselloks

Typ	Lieferzeitraum	PS	Achsfolge	Stück	Ergänzende Informationen
240 B	195467	240	B	55	
240 C	195562	240	C	14	Variante mit geringerer Achslast
400 C	195563	400	C	16	zusätzlich 18 Stck nach Nigeria (Schmalspur)
450 C	196167	450	C	24	10 Stck an Ilseder Hütte
600 D	195361	600	D	58	erfolgreichste Type
650 D	195862	650	D	20	8 Stck an KBE
800 D	195366	800	D	25	
850 D	195766	850	D	6	
1000 D	195763	1000	D	24	Abgasturbolader
1200 D	195963	1200	D	15	Abgasturbolader

MaK entwickelte auf der Basis der 600 D das Typenprogramm ständig weiter und wurde so in den 50er und 60er Jahren zum erfolgreichsten Loklieferanten bei Privat- und Werkbahnen in Deutschland. Etliche Loks wurden auch ins Ausland geliefert.

Großabnehmer der MaK-Stangenloks verschiedener Baureihen waren die Eisenbahnen der Ilse der Hütte (später Stahlwerke Peine-Salzgitter). In diesem Zusammenhang sei auf zwei Bücher über diese Werkbahn verwiesen, welche unter Mitwirkung des Autors entstanden.

Von 1956 bis 1980 waren dort insgesamt 21 Lokomotiven dieser Bauart im Einsatz, welche sich in fünf verschiedene Typen gliederten und sich als Dampflokersatz im rauen Eisenbahnbetrieb der Montanindustrie recht gut bewährten.

Karsten Friedrichs



Die 1956 gelieferte Lok 90 war die erste Diesellok der Ilse der Hütte. Es handelt sich hier um die Kurzversion der 600 D (einteilige Motorhaube)
Foto: Sammlung K. Friedrichs



Unfall mit Typ 400 C vor Roheisenzug. Der Lokrahmen scheint recht stabil zu sein! Zum Glück blieb es bei Sachschäden.

Foto : Sammlung. K. Friedrichs



Vom Typ 240 B waren bei der Ilse der Hütte drei Stück im Einsatz. Lok 98 im Rangierdienst in Ilse der.

Foto: Sammlg. K. Friedrichs



Typ 450 C vor Roheisenzug in Peine.

Foto: K. Friedrichs



Loks der Typenreihe 800 D wurden bei der Ilse der Hütte im schweren Erz- und Sandverkehr eingesetzt. Lok 803 (Langversion mit zweiteiliger Motorhaube) vor einem Sandzug. Derartige Sandzüge dienten zum Verfüllen ausgegrabener Stollen und verkehrten von nahegelegenen Sandgruben aus. Zuglasten von 2000 t mit diesem Loktyp waren nicht selten.

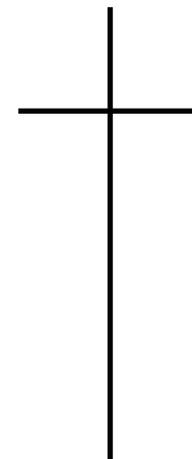
Foto: K. Friedrichs



MaK 600 D bei der Brohltalbahn: Am 02.04.05 steht Lok "INGE" als Bauzuglok im Umladebahnhof.

Foto: K. Friedrichs

Nachrufe



Dieter Schmitz

Die Schar der Aktiven ist um einen Kameraden ärmer geworden. Der Arbeitskreis Service und Fahrdienst sowie alle Brohltalbahner trauern um Dieter Schmitz. Der Lebenswille war da, doch die Krankheit war stärker.

Er fehlt uns nicht nur als helfende Hand. Er fehlt uns auch von der menschlichen Seite. Wenn er nach Brohl kommen konnte, dann war Lachen angesagt. Wie sonst hätte er als unser Mister Button so manch klingende Münze für die Spendenkanne sammeln können.

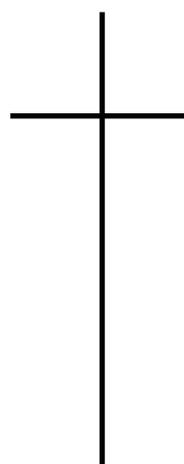
Unter der Mithilfe von Dieter existiert ein noch ungeschlagener Umsatz-Rekord anlässlich der Vaternachts-Planfahrten. Doch was nützt das Positive und Erfolgreiche, wenn man auf der anderen Seite den Verlust des Menschen, des Freundes und des Kameraden Dieter Schmitz beklagen muss?

Beruflich bedingt konnten wir Brohltalbahner unseren Kameraden Dieter Schmitz mit einer kleinen Abordnung auf seinem letzten Weg begleiten und den Angehörigen unser Beileid aussprechen.

Gerne hätten wir Dir, lieber Dieter, in Brohl noch einmal zugerufen: Na denn, bis zum nächsten Mal. Doch nun muss ich auch im Namen der Kameraden Dir für immer auf Wiedersehen und Lebewohl sagen.

Ich hoffe und wünsche Dir, dass Du am Ziel Deiner Reise angekommen bist und von oben auf Deine Brohltalbahner mit dem gleichen Lächeln herabsiehst und Ihnen für die Zukunft die Daumen drückst. Der Schmerz des Trauerns und des entgültigen Abschieds wird irgendwann verblassen, doch die Erinnerung wird bleiben.

Manfred Theisen



Werner Ringelmann

Die Nachricht vom Tod unseres Mitglieds und Kameraden Werner Ringelmann hat uns tief getroffen.

Unser Werner, gebürtig aus Karlstadt am Main, war durch seinen Beruf ins Rheinland nach Bonn gekommen. Sein damaliger Arbeitskollege und Mitglied der IBS, Toni Lankes, brachte Werner 1990 mit zur Brohltalbahn. Werner wurde sofort im damaligen Arbeitskreis Oberbau aktiv, der unter der Leitung von Hans Merzbach stand. Durch sein ruhiges, zurückhaltendes Wesen fügte er sich gut in unseren Arbeitskreis und die Gemeinschaft der Brohltalbahner ein und sorgte oft mit seinem fränkischen Humor für gute Stimmung bei der Arbeit.

Werner war bis zu seinem Ausscheiden aus der aktiven Arbeit in Bereich Oberbau eine zuverlässige Stütze und setzte sich regelmäßig für den Erhalt der Brohltalbahn ein. Ende der 90er Jahre hatte er erstmals eine Erkrankung, die ihn längere Zeit an der Arbeit hinderte und, so glaube ich, auch sehr bedrückt hat. Diese Krankheit hat ihn auch nicht mehr losgelassen.

Ein großer Verlust für uns als Freund und Kollege bei der Arbeit war sein Umzug im Jahr 2004 nach Karlstadt. Dadurch wurde der Kontakt zwischen uns und Ihm seltener. In seiner Heimatstadt ist er nun verstorben. Wir werden unseren Werner nicht vergessen und in seinem Sinne die Vereinsarbeit fortsetzen.

Den Familienangehörigen sprechen wir unser tiefes Mitgefühl zum Tode des Vaters, Schwiegervaters und Großvaters aus. Möge er in Frieden ruhen. Servus Werner...

Deine Kollegen aus dem ehemaligen AK Oberbau und alle Mitglieder der Interessengemeinschaft Brohltal-Schmalpureisenbahn (e.V.)

Stephan Käufer